

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10/2023



Warszawski Transport Publiczny

Dzień inny niż wszystkie



Warszawski
Transport
Publiczny

JESIENNY
DUET

POZNAJ

WARSZAWSKI TRANSPORT PUBLICZNY

I WYGRAJ BILET 30– DNIOWY

Zarejestruj swoje bilety w dniu 31 października

na jesiennyduet.wtp.waw.pl





Zarząd
Transportu Miejskiego
w Warszawie

Regulamin konkursu dostępny jest na

jesiennyduet.wtp.waw.pl



Kontakt:
biletobranie@ztm.waw.pl
Zarząd Transportu Miejskiego
ul. Grochowska 316/320
03-839 Warszawa

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Monika Nowicka, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Wszystkich Świętych to dzień niezwykły. Wspominamy wtedy którzy odeszli – członków rodziny, przyjaciół, znajomych, sąsiadów. Warszawskie nekropolie odwiedzają wtedy tysiące osób – szacujemy, że ze specjalnej komunikacji cmentarnej korzysta tego dnia nawet 200 tysięcy pasażerów. Dla wszystkich zaangażowanych w funkcjonowanie Warszawskiego Transportu Publicznego to okres wytężonej pracy. Kulminacją jest 1 listopada, kiedy na ulicach jest niemal tyle samo autobusów i tramwajów co w godzinach szczytu w dzień powszedni. Częściej kursuje metro, autobusy specjalnych linii cmentarnych podjeżdżają jak najbliżej cmentarzy (ulice w pobliżu nekropolii są wyłączone z normalnego ruchu drogowego), mają dodatkowe przystanki. Nad właściwą pracą WTP czuwa nadzór ruchu – instruktorzy są na ulicach i w centrali ruchu. Kilkadziesiąt osób-informatorów kieruje pasażerów na przystanki, podpowiada najdogodniejsze połączenia. I ci, których praca jest niewidoczna dla pasażera – pracownicy zaplecza w zajezdniach autobusowych i tramwajowych, w metrze, informatycy, technicy dbający o prawidłową pracę urządzeń itp. To dzień wytężonej pracy dla kilku tysięcy pracowników WTP. Dziękujemy!

W tym numerze kontynuujemy podróżowanie po Budapeszcie. W stolicy Węgier ważną rolę transportową pełnią tramwaje. Dla mieszkańców to zapewne zwykły środek transportu, ale dla turystów mogą być atrakcją. Szynowce przekraczają Dunaj kilkoma mostami a niezwykle efektowna trasa przebiega wzdłuż brzegu rzeki. Uwagę zwracają także miejsca, gdzie szyny tramwajowe leżą bez wydzielonego z chodnika torowiska i są częścią wspólnej dla pieszych i składów przestrzeni. Rozwiązanie jeszcze w Warszawie niespotykane.

Przypominamy także historie kibicowskie – o tym jak dawniej fani piłki kopanej jeździli na mecze. Na stadion Legii przy Łazienkowskiej możliwy był dojazd tramwajem; oczywiście nie pod samym obiekt ale w zasięgu krótkiego spaceru. Dziś głównym środkiem transportu są autobusy, których w dni meczowe w pobliżu stadionu jest więcej niż normalnie.

Życzymy przyjemnej lektury

Autobusy linii 187 tymczasowo zmieniły pętlę

Budowa nowych tras tramwajowych na południu Warszawy wkroczyła w kolejny etap. Tramwajarze 6 października rozpoczęli prace budowlane na odcinku ulicy św. Bonifacego przy pętli Stegny. Zmiany dotknęły kilka linii autobusowych.

Ekipy budowlane zajęły północną część jezdni ulicy św. Bonifacego od Jana III Sobieskiego do wjazdu na pętlę autobusową Stegny. Prace wymagały „zabrania" części pętli - peronu, na którym są przystanki Stegny 03 i 04.

Największa zmiana dotknęła linię **187**. Autobusy kursują do pętli Sadyba – nie jadą ulicą św. Bonifacego, ale prosto Powsińską. Dla autobusów linii **501** zmienił się przystanek końcowy. Jadą przez pętlę Stegny, z powrotem na ulicę św. Bonifacego i kończą trasę na tymczasowym przystanku Stegny 53. Autobusy linii **172** zmieniły jedynie miejsce postojowe na pętli i zatrzymują się na przystanku Stegny 05.

Nowa linia L33 usprawni dojazd na trasie Lesznowola-Warszawa

Mieszkańcy gminy Lesznowola już nie muszą martwić się o sprawny dojazd do stolicy. W niedzielę 1 października uruchomiliśmy nową linię autobusową, która gwarantuje dogodne połączenie z Warszawą.

Teren gminy Lesznowola obsługiwany jest przez autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego linii 703, 707, 709, 715, 721, 727, 728, 733, 737, 739, N83, lokalne L-1, L-3, L4 i L-5, pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej S4 i S40 oraz Kolei Mazowieckich R8.

Nowa linia usprawni połączenie ze stolicą. Dowiezie pasażerów do stacji kolejowej Warszawa Jeziorki – wygodnego miejsca przesiadkowego. Z przystanków na wiadukcie, nad linią kolejową, odjeżdżają autobusy linii 715 i 737, a po zachodniej stronie torów jest pętla autobusu linii 809. Na stacji Warszawa Jeziorki zatrzymują się również pociągi linii Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej.

Autobusy **L33** kursują na trasie:

WARSZAWA: PKP JEZIORKI – Karczunkowska – Zgorzalska – DAWIDY BANKOWE: droga nad trasą S7 – ZAMIENIE: Dawidowska – Wróbelka – Raszyńska – Waniliowa – Arakowa – DAWIDY BANKOWE: droga nad trasą S7 – WARSZAWA: Zgorzalska – Karczunkowska – PKP JEZIORKI.

Wraz z nową linią zostały przygotowane przystanki:

- BAKALIOWA 01 – przy ulicy Waniliowej za skrzyżowaniem z Bakaliową w kierunku Czekoladowej;
- KAKAOWA 01 – przy ulicy Waniliowej za skrzyżowaniem z Kakaową w kierunku Arakowej;
- BŁĘDNA 01 – przy ulicy Arakowej za skrzyżowaniem z Rejewskiego w kierunku Błędnej;
- DAWIDOWSKA 01 – przy ulicy Arakowej za skrzyżowaniem z Edisona w kierunku Dawidowskiej;
- ZAMIENIE 01 – przy ulicy Wróbelka za skrzyżowaniem z Dawidowską w kierunku Raszyńskiej.

Przystanki obowiązują jako warunkowe (na żądanie) dla linii L33 w kierunku PKP JEZIORKI. Przystankami granicznymi są: ZAMIENIE 01 i ZGORZAŁA 01.



Przebudowa stacji Warszawa Wawer.

Od 6 do 9 oraz od 13 do 16 listopada, kolejny etap prac przy przebudowie i modernizacji linii kolejowej nr 7 na stacji Warszawa Wawer, spowoduje zmiany w rozkładzie jazdy pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej.

W godzinach nocnych, od godz. 22.00 do 4.00 między Warszawą Wschodnią a Warszawą Falenicą nie będą jeździły pociągi. Dlatego dwa ostatnie, wieczorne pociągi SKM linii S1 z Pruszkowa do Otwocka (o godz. 21.39 i 23.14) dojadą tylko do stacji Warszawa Wschodnia. Ostatni pociąg S1 z Otwocka do Pruszkowa odjedzie o godz. 20.48, a S10 do Warszawy Wschodniej o godz. 21.05. Natomiast w godz. 21.30 – 24.00 na odcinku Otwock – Warszawa Falenica będą kursowały wahadłowo pociągi S10. Inaczej będą jeździły także pociągi Kolei Mazowieckich.

Specjalny kurs linii 521

Do Warszawy Falenicy można dojechać z Pragi Południe autobusami linii **142**, **146** i **521**. Dodatkowo uruchomimy specjalny kurs autobusów linii **521** z Warszawy Wschodniej do Warszawy Falenicy. Autobus odjedzie ok. godz. 22.15 z przystanku przy dworcu od strony ulicy Lubelskiej i pojedzie ulicami Bliską, Żupniczą, Chodakowską, Mińską, Stanisławowską i Terespolską do Grochowskiej i dalej stałą trasą. Autobusy komunikacji zastępczej za pociągi uruchomią także Koleje Mazowieckie.



Ruszyła budowa tramwaju na Stegny

Już w przyszłym roku będzie gotowa kolejna trasa tramwajowa, a mieszkańcy dojadą ze Stegien do centrum w 20 minut. W piątek, 6 października, ruszyły pierwsze prace na ulicy św. Bonifacego. Kierowców, pieszych i pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego czekają zmiany w organizacji ruchu.



Odnoga na Stegny

Tylko 20 minut będzie trwał przejazd tramwajem ze Stegien do centrum. Nowo zbudowane tory na ulicy św. Bonifacego połączą się z powstającą trasą tramwaju do Wilanowa. Długość trasy to około 800 metrów, a jej zwieńczeniem będzie pętla tramwajowo-autobusowa. Stanowiska dla autobusów będą usytuowane tuż obok peronów tramwajowych, a torowisko znajdzie się pomiędzy jezdniami ulicy św. Bonifacego. Pierwszy tramwaj przejedzie po nim pod koniec 2024 roku. Wraz z budową torów powstanie również droga dla rowerów.

Zielony tramwaj na Stegny

Tory tramwajowe na ulicy św. Bonifacego będą przykryte zielonym rozchodnikiem. To roślina, która wycisza tramwaje, magazynuje wodę i jest estetyczna. Rozchodnikiem pokryte są już 33 km torowisk w stolicy.

Wzdłuż torów i na pętli posadzonych zostanie 40 nowych drzew. W momencie zasadzenia będą miały co najmniej 5 metrów wysokości i obwód 25 cm. Przy nowej trasie pojawi się też 1188 krzewów oraz 355 bylin i cebul kwiatowych.

Po jednym pasie na św. Bonifacego

W październiku tramwajarze zajęli północną część jezdni ulicy św. Bonifacego, od Jana III Sobieskiego do wjazdu na pętlę autobusową. Ruch odbywał się na pozostałej części drogi, pasami o szerokości 3,25 metra – po jednym w każdą stronę.

Przy samym skrzyżowaniu z ulicą Jana III Sobieskiego układ pasów się nie zmienił. Natomiast dalej, już od skrzyżowania z ulicą Soczi, są zwężone. U zbiegu z ulicami Kaukaską i Sardyńską kierowcy skręcają we wszystkich relacjach. Wyjazd z ulicy Maltańskiej możliwy jest wyłącznie w stronę Jana III Sobieskiego, a z Kaspijskiej w kierunku alei gen. W. Sikorskiego.

Piesi trochę inaczej

Rozpoczęcie prac na ulicy św. Bonifacego oznacza zmiany dla pieszych. Zamknięte zostały przejścia w poprzek pętli autobusowej. Z kolei pomiędzy ulicami Maltańską a Sardyńską piesi chodzą po jednej stronie św. Bonifacego. Najpierw po stronie północnej, a następnie po południowej. Na pozostałym fragmencie można przejść po obu stronach drogi, ale północny chodnik jest nieco węższy niż dotychczas – ma 2 metry szerokości. Tak będzie do lutego 2024 roku. Wcześniej, bo już za około miesiąc, wykonawca inwestycji zapowiada wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic św. Bonifacego i Jana III Sobieskiego. ▪



Coraz więcej zielonych torów tramwajowych

Już 33 km torów tramwajowych w stolicy jest pokryte roślinnością. Ale to nie koniec – w przyszłym roku tramwaje pojadą po kolejnych kilkunastu kilometrach zielonych torów.

Tramwajarze właśnie oddali do użytku zielone torowisko na ulicy T. Chałubińskiego. To prawie kilometr torów pokrytych rozchodnikiem między dworcem Warszawa Centralna a ulicą Koszykową. Jeszcze kilka dni, a skończy się zazielenianie kolejnego odcinka torów. Zielonym dywanem o długości 1,5 km zostaną pokryte tory na Woli na ulicy Obozowej.

Co to są zielone tory tramwajowe?

Klasyczna konstrukcja torów tramwajowych zakłada wypełnienie przestrzeni między szynami tłuczniem albo betonem. Ale w miejscu tych materiałów można umieścić ziemię, a na niej zasadzić rośliny.

W stolicy początkowo siano trawę, ale od 2017 roku zastąpił ją rozchodnik. Jest to roślina, która początkowo eksperymentalnie została posadzona na ulicy Obozowej, a teraz dzięki temu, że nie potrzebuje podlewania trafia na wszystkie ulice. To szczególnie ważne przy ocieplającym się klimacie i braku wody w Polsce.

Ile jest zielonych torów w Warszawie?

Łącznie w stolicy są już 33 km zielonych torów. W trakcie modernizacji torowisk klasyczne tory z tłuczniem zastępowane są zielonymi. W przyszłym roku, kiedy tramwaje ruszą po nowo budowanych trasach do Wilanowa, na ulicy J. Gagarina, na św. Bonifacego i wzdłuż M. Kasprzaka długość zielonych torów wzrośnie do 47 km. Wszystkie nowo budowane trasy od razu są projektowane z zielonymi torowiskami.

Zielone torowiska znajdą się też na kolejnych trasach tramwajowych, których budowa jest zaplanowana na 2024 i 2025 rok. To linia wzdłuż ulicy Rakowieckiej i Bitwy Warszawskiej 1920 do stacji Warszawa Zachodnia. To także trasy, których budowa w kolejnych latach jest przygotowywana – na Gocław, wzdłuż ulicy Modlińskiej, na zieloną Białołękę. Zielone torowiska znajdą się też

na modernizowanych trasach – między innymi na ulicy Marszałkowskiej, w al. J. Waszyngtona, Jana Pawła II i ulicy Stawki.

Zielone inwestycje tramwajowe

Nowo zbudowane trasy tramwajowe w Warszawie w będą miały jeszcze więcej nowych zielonych rozwiązań. Przy nowych torach będą posadzone wysokie, wyrośnięte drzewa. Na trasie do Wilanowa nawet w węższych miejscach, gdzie nie można byłoby myśleć o standardowych drzewach, pojawią się specjalnie formowane egzemplarze. Oprócz tego przewidziano posadzenie zwykłych drzew.

Drzewa pojawią się także na części peronów, pasażerowie będą mogli czekać na tramwaj w ich cieniu. Łącznie, w ramach budowy tej trasy, zostanie posadzonych nawet 1000 nowych drzew.

Tramwajarze pracują nad kolejnymi zielonymi inwestycjami. Jedną z nich jest powstająca zajezdnia Annopol, która w dużym stopniu będzie korzystała z odnawialnych źródeł energii. Zajezdnia będzie też odzyskiwała wodę deszczową i zostanie obsadzona zielenią.



Tramwajowe torowiska pachnące oregano

Zielone tory tramwajowe w stolicy są coraz dłuższe i … pachnące. Tramwajarze właśnie zazielenili ponad 1,5 kilometra torów na ulicy Obozowej i obiecują, że w tym roku jeszcze jeden odcinek przejdzie zaskakującą metamorfozę.

Pokryte rozchodnikiem torowisko na ulicy Obozowej na Woli jest już gotowe. Długość zielonych torów na tej ulicy, między aleją Prymasa Tysiąclecia a pętlą Koło, czyli ulicą Księcia Janusza, wynosi dokładnie 1766 metrów. Powstał tu wielobarwny, żywy dywan o powierzchni aż 4330 m kw.

To jednak nie koniec akcji sadzenia rozchodnika na torach tramwajowych w tym roku. Trwają przygotowania do prac ogrodniczych na torach wzdłuż ulicy Nowowiejskiej – między al. Niepodległości a placem Politechniki. To odcinek o długości 823 metrów i powierzchni ponad 3 tys. m kw.

Torowiska pizzą pachnące

Dotychczas na zielone tory w Warszawie trafiał przede wszystkim wytrzymały, nie potrzebujący pielęgnacji rozchodnik. Teraz tramwajarze zapowiadają wprowadzenie nowych roślin. Już w najbliższym czasie posadzą na ulicy Nowowiejskiej – oprócz siedmiu rodzajów rozchodnika – dwa gatunki goździków, krwawnik i kilka rodzajów bylin. Będzie też pachnące oregano. Już podczas rozkładania zielonych mat z tym ziołem można wyczuć jego charakterystyczny zapach – mogący kojarzyć się z włoską kuchnią, a zwłaszcza pizzą.

Skąd taki wybór? Torowiska z ziołami mają też znaczenie praktyczne – jeszcze bardziej będzie można ograniczyć ich pielenie. Dlatego aromatyczne zioło pojawi się w miejscach, gdzie trudno zainstalować maty przeciwsolne, których potrzebuje rozchodnik – wrażliwy na zimowe solenie jezdni.

„Jesienny duet" – wygraj bilety ZTM

Do końca października zapraszamy do wzięcia udziału w konkursie "Jesienny duet", którego organizatorem jest ZTM. Do wygrania są 30-dniowe bilety ulgowe lub normalne, obowiązujące w strefie pierwszej, drugiej lub pierwszej i drugiej, a w przypadku posiadania uprawnień - Bilety Warszawiaka.

Co należy zrobić, aby wziąć udział w konkursie?

Zasady uczestnictwa są proste. W ciągu ostatnich 12 miesięcy od dnia ogłoszenia konkursu nie można korzystać z biletów długookresowych, a w wybranych przez siebie 3 dniach w terminie 16-30 października, należy skorzystać z usług WTP kasując bilety czasowe lub krótkookresowe.

We wtorek 31 października wystarczy wejść na stronę internetową https://jesiennyduet.wtp.waw.pl/ i w formularzu rejestracyjnym uzupełnić poniższe dane:

- imię i nazwisko;
- numer PESEL lub data urodzenia w przypadku obcokrajowców;
- adres e-mail;
- unikatowy 11-cyfrowy numer biletów czasowych lub krótkookresowych, dokumentujących przejazdy w trakcie 3 wybranych dni lub unikatowy 11-cyfrowy numer krótkookresowy w przypadku korzystania z biletu 3-dniowego.

Formularz kontaktowy będzie dostępny w czterech przedziałach czasowych: 9.00-10.00, 12.00-13.00, 15.00-16.00, 18.00-19.00. W pozostałych godzinach będzie nieaktywny.

ZTM wyłoni maksymalnie 100 zwycięzców – po 25 z każdego przedziału czasowego.

Gdzie zgłosić się po nagrody? Warunki odbioru biletów

Bilety dla laureatów będą wydawane na Spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej, innym nośniku zaakceptowanym przez ZTM lub przypisywane do aplikacji mobiWAWA. Po odbiór nagrody należy zgłosić się z posiadaną Kartą do - wybranego w formularzu informacyjnym - Punktu Obsługi Pasażera ZTM.

W przypadku posiadania uprawnień do Karty warszawiaka, Karty warszawianki, Karty młodego warszawiaka, Karty młodej warszawianki – po odbiór nagrody należy zgłosić się ze Spersonalizowaną Warszawską Kartą Miejską z ważnym e-hologramem lub dokumentami niezbędnymi do jego wgrania.

O czym warto pamiętać? Ważne informacje

Bilety będą czekały na zwycięzców do 30 listopada 2023 roku w wybranych Punktach Obsługi Pasażera ZTM.

Nagroda zostanie przypisana do pierwszego biletu 30-dniowego, zakupionego i aktywowanego w POP. W przypadku zakupu biletu przez aplikację mobiWAWA, nagroda zostanie przypisana do konta użytkownika po potwierdzeniu sprzedaży w systemie informatycznym.

Narzędzie do sprawdzania wygranych numerów kart udostępnimy nie później niż w ciągu trzech dni roboczych od dnia ogłoszenia konkursu na stronie https://jesiennyduet.wtp.waw.pl/check.

Informacja o wyłonieniu zwycięzców, kierująca do właściwego artykułu na stronie internetowej WTP pojawi się na naszych social mediach. Laureatów konkursu poinformujemy także drogą mailową lub telefoniczną.

Szczegółowe informacje dostępne są w regulaminie konkursu.



Delegacja z austriackiego Grazu

Zarząd Transportu Miejskiego odwiedziła delegacja z austriackiego koncernu Graz Holding – największego dostawcy usług komunalnych w Styrii, odpowiedzialnego m.in. za mobilność, zarządzanie inwestycyjne i infrastrukturę energetyczną. Wizyta była okazją do zaprezentowania działania Warszawskiego Transportu Publicznego oraz podzielenia się dobrymi praktykami w zakresie zarządzania komunikacją miejską.

Podczas wizyty w Warszawie dyspozytorki i dyspozytorzy z ruchu autobusowego i tramwajowego Graz Holding uczestniczyli w prezentacji dotyczącej organizacji transportu miejskiego w Warszawie. Opowiedzieliśmy im m.in. o ofercie WTP, zakresie obowiązków przewoźników, statystykach komunikacyjnych, taborowych, planowanych inwestycjach oraz finansowaniu transportu zbiorowego.

Potem zwiedzili centralę ruchu i korzystając z usług WTP dotarli do Zajezdni Tramwajowej Wola, znajdującej się przy ulicy Młynarskiej 2. Tam mieli okazję zobaczyć centralę ruchu Tramwajów Warszawskich i halę warsztatową, gdzie mogli przyjrzeć się, jak wyglądają prace naprawcze remontowanego wagonu A.

Przedstawiciele holdingu odwiedzili także siedzibę Miejskich Zakładów Autobusowych przy ulicy Włościańskiej 52. Do centrum stolicy delegację odwiózł zabytkowy ogórek.









30 lat działalności dla czystości- wywiad

Rozmowa z Tadeuszem Jaszczołtem dyrektorem stołecznego Zarządu Oczyszczania Miasta

30 lat działalności Zarządu Oczyszczania Miasta dla czystości stolicy to jubileusz, za którym stoi mnóstwo doświadczenia. Czy dbanie o porządek to wyzwanie?

Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta: W mieście, które żyje całą dobę, liczy około 2 milionów mieszkańców i którego ulicami poruszają się miliony pojazdów dziennie, utrzymanie czystości na wysokim poziomie to na pewno poważne zadanie. I mogę z pełnym przekonaniem powiedzieć, że jest to wyzwanie, bo przecież Warszawa jest ogromna, ma ponad 517 km kw powierzchni, w dodatku jest stolicą. Te liczby robią wrażenie i przekładają się wprost na nasze działania operacyjne, które wynikają z systemowego i kompleksowego podejścia do zagadnienia czystości. Dzięki takiemu podejściu możemy osiągać oczekiwany efekt czystego miasta, a więc i komfortu życia mieszkańców z uwzględnieniem potrzeb pasażerów komunikacji miejskiej. Przez te trzy dekady budowaliśmy, korygowaliśmy i wciąż ulepszamy ten system tak, aby sprawiać, że mieszkańcy będą żyli w czystej, a więc i bezpiecznej Warszawie.

Czy przez te 30 lat doszło do dużych zmian w zakresie działalności Zarządu Oczyszczania Miasta?

Dzisiejszy Zarząd Oczyszczania Miasta to zupełnie inna jednostka niż ta, którą Rada Miasta Stołecznego Warszawy powołała w 1993 roku. Wtedy ZOM zajmował się przede wszystkim organizacją utylizacji odpadów, ich selektywną zbiórką, nadzorował wysypiska i szalety miejskie. Z czasem doszły zadania z zakresu oczyszczania ulic i chodników, opróżnianie ulicznych koszy oraz dbanie o zieleń przyuliczną, parkową i leśną. Ogromny zakres i szeroka tematyka. W międzyczasie wiele się zmieniło, także w strukturze administracyjnej miasta. Zieleń przejęły dwie odrębne jednostki, a my wyspecjalizowaliśmy się w organizacji prac stricte porządkowych. Te zmiany świetnie obrazują liczby. Już w pierwszych latach działalności zakres terenów, jakimi zajmował się ZOM był imponujący, a dzisiejszy robi jeszcze większe wrażenie. 30 lat temu organizowaliśmy utrzymanie czystości chodników o łącznej powierzchni 450 tys. m kw., obecnie jest to aż 3,5 mln m kw.! Zamiatanie i mycie ulic obejmowało 850 km dróg, obecnie to 1300 km. Opróżnianie dotyczyło 7000 ulicznych koszy, współcześnie mamy ich po opieką 70 proc. więcej. Zaledwie przez 6 lat do naszych zadań włączone zostało dbanie o 4400 przystanków oraz ponad 60 ha pętli Warszawskiego Transportu Publicznego. A te liczby rosną, wraz z uruchamianiem nowych linii i oddawaniem tras tramwajowych i autobusowych. To, że Warszawa się rozwija, widać wyraźnie także w naszym obszarze działalności. O ile na



początku budowaliśmy system, tak przez kolejne lata pracowaliśmy i wciąż pracujemy nad jego udoskonalaniem. Wypracowaliśmy technologie i harmonogramy sprzątania, wciąż dostosowując je do potrzeb i specyfiki konkretnych miejsc w Warszawie, bo właśnie w taki sposób możemy osiągać wysoki poziom czystości. To, co się nie zmieniło to fakt, że od zawsze od wykonawców wymagamy jak najwyższego standardu prac, które realizowane są w sposób systematyczny.

A czy obserwuje Pan zmiany w podejściu obiorców waszych działań, czyli warszawianek i warszawiaków, do zagadnienia czystości przestrzeni publicznych?

Od wielu lat niezmiennie słyszymy, zarówno od mieszkańców, jak i turystów, że Warszawę – na tle stolic europejskich – wyróżnia nie tylko świetnie zorganizowany transport publiczny, ale i porządek. I to jest najlepsza recenzja zarówno dla Zarządu Transportu Miejskiego i operatorów przewozów, jak i dla ZOM-u i służb oczyszczania. Cieszą nas takie opinie, ponieważ to dowód, że osiągamy zamierzone cele. Jest to o tyle istotne, że czystość to nie tylko estetyka miasta, ale także bezpieczeństwo użytkowników dróg, pieszych i pasażerów komunikacji miejskiej. Każdej doby ulicami stolicy kursuje około 1,5 tys. autobusów i 400 tramwajów. Tym bardziej więc zwracam uwagę na bezpieczeństwo, ponieważ jest ono nierozerwalnie związane z czystością. I skoro docierają do nas tak pochlebne opinie, to oznacza, że to zagadnienie jest dla odbiorców naszych działań ważne. Widać to także w wynikach badań opinii publicznej. W ostatnich latach liczba osób zadowolonych z czystości oscyluje wokół 90 procent ankietowanych. To zasługa nie tylko ZOM-u, ale także pozostałych zarządców terenów, a tych jest naprawdę mnóstwo oraz – co podkreślam – samych mieszkańców. Od lat przekonujemy,

że czysta Warszawa to wspólna sprawa i że codzienne zachowania i praktyki każdego z nas, od przedszkolaka po emeryta, wpływają na stan przestrzeni publicznej. Dlatego tak bardzo doceniamy mieszkańców, którzy aktywnie nam pomagają, także przez zgłaszanie niedociągnięć zarządcom terenów.

Można powiedzieć, że Państwa działania to dość syzyfowa praca, która właściwie nie ma końca. A jednocześnie niezwykle istotna, ze względu na wspomniane przez Pana bezpieczeństwo, nie tylko sanitarne. Dbanie o czystość to olbrzymia odpowiedzialność?

Zgadzam się z takim patrzeniem na to zagadnienie. Praca w obszarze czystości w tak ogromnym mieście jakim jest stolica, wymaga zaangażowania i poświęcenia więcej czasu niż 8 godzin pracy w biurze. I to nie tylko zimą, z którą jesteśmy przez mieszkańców bardzo kojarzeni, ponieważ zlecamy oczyszczanie ulic, które są kluczowe dla funkcjonowania komunikacji miejskiej przewożącej rocznie kilkaset milionów pasażerów oraz dużej powierzchni terenów dla pieszych, w tym przystanków i dojść do stacji wciąż rozbudowywanego metra. Trzeba pamiętać, że działamy przez cały rok i przez całą dobę, ponieważ nasze miasto nie zasypia. Dlatego chcę podkreślić rolę nie tylko osób, które codziennie sprzątają Warszawę, ale także pracowników naszej jednostki. Są to osoby, które cechuje odpowiedzialność i dyspozycyjność. Te czynniki mają duże znaczenie, bo przecież bardzo często na nasze działania wpływają warunki pogodowe. I bywa tak, że nie tylko zimą, pracownicy muszą odłożyć wszelkie swoje plany, przyjść do pracy i zacząć konkretne działania. Cieszy mnie jako dyrektora, że mam załogę na którą można liczyć.

Jak widzi Pan przyszłość Zarządu Oczyszczania Miasta i tego ważnego zagadnienia jakim jest czystość i estetyka stolicy?

Na taki efekt składają się detaliczne i systematycznie prowadzone prace porządkowe. Będziemy więc udoskonalać system utrzymania czystości, ponieważ stolica wciąż się rozwija. Od lat poszukujemy nowych, także ekologicznych rozwiązań. Jako pierwsi w stolicy wprowadziliśmy zakaz używania dmuchaw, co wpływa korzystnie na jakość powietrza, a więc bezpośrednio na zdrowie mieszkańców. Dość świeżą inicjatywą jest odzyskiwanie wody z pływalni i powtórne wykorzystanie do sprzątania ulic. Z najnowszych przedsięwzięć warto wskazać, że w działaniach kontrolnych pracownicy ZOM używają pojazdów elektrycznych, które korzystnie wpływają na środowisko ograniczając zanieczyszczenie powietrza i poziom hałasu. Wierzę, że jest mnóstwo rozwiązań, które mają szansę zafunkcjonować, ponieważ mam załogę, która się rozwija, szuka innowacji i jest chętna do zmian. Mamy wspólny cel – poprzez czystość kształtować obraz zadbanej Warszawy.



NIEŚMIAŁY POCZĄTEK JESIENI















WTP w okresie Wszystkich Świętych

Zbliża się 1 listopada – tradycyjnie, w dzień Wszystkich Świętych wielu mieszkańców Warszawy i gości odwiedzi swoich bliskich na stołecznych nekropoliach. Jak co roku zadbamy, aby dojazd na cmentarz był szybki i sprawny – już od soboty, 21 października, uruchomiliśmy pierwszą linię cmentarną.

Ruch w sąsiedztwie cmentarzy zostanie ograniczony. Będą mogły nimi przejechać wyłącznie pojazdy komunikacji miejskiej, TAXI oraz posiadaczy identyfikatorów „H" (dla prowadzących działalność handlową), „T" (dla osób z niepełnosprawnościami, pracowników instytucji mieszczących się przy danej ulicy i mieszkańców) oraz „M" (służby miejskie i państwowe oraz placówki dyplomatyczne). W pobliżu nekropolii wyznaczone zostaną specjalne parkingi, a ruchem będzie kierowała policja.

Pierwsze zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone w okolicy Cmentarza Bródnowskiego i Północnego już w weekend przed dniem Wszystkich Świętych. W sobotę i niedzielę, 28 i 29 października, kierowcy indywidualni nie przejadą ulicą św. Wincentego, pomiędzy rondem Żaba a ulicą Gilarską.

Na Bielanach zamknięte dla samochodów indywidualnych i wyłączone z parkowania będą ulica Wólczyńska na odcinku od Arkuszowej do K. Wóycickiego oraz ulica K. Wóycickiego przy głównej bramie cmentarza. Będą tędy kursowały tylko autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Z większymi zmianami kierowcy muszą liczyć się w środę, 1 listopada. Tego dnia zamknięte dla samochodów zostaną m.in. ulice św. Wincentego, J. Odrowąża i P. Wysockiego, a także fragment ulicy Matki Teresy z Kalkuty, od św. Wincentego do Rembielińskiej. Parkingi będą na ulicach Matki Teresy z Kalkuty i P. Wysockiego.

Specjalna organizacja ruchu zostanie wprowadzona także w okolicach Cmentarza Północnego. Podobnie jak w poprzednich latach na ulice Wólczyńską i Arkuszową wjadą tylko okoliczni mieszkańcy. Częściowo zamknięta będzie także ulica K. Wóycickiego przy bramie głównej cmentarza.

Osoby wybierające się samochodem na Cmentarz Powązkowski lub Cmentarz Wojskowy powinny pamiętać, że nie wjadą na ulicę Powązkowską od strony Okopowej ani od strony Trasy AK. Z ulicy Z. Krasińskiego będzie można pojechać tylko do Tatarskiej. Zamknięta będzie także jezdnia ulicy Okopowej w stronę Ochoty, na odcinku od ronda Zgrupowania AK Radosława do ulicy M. Anielewicza. Natomiast na nitce w przeciwnym kierunku zostaną urządzone parkingi. Zostawić auto będzie można także na ulicach: gen. S. Maczka, tzw. starej Powązkowskiej, Okopowej, Tatarskiej i J. Ostroroga.



Organizacja WTP w weekend 28-29 października (sobota – niedziela)

W sobotę i niedzielę poprzedzające dzień Wszystkich Świętych tramwaje będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy, autobusy i metro natomiast zgodnie z rozkładami jazdy dla weekendowych dni.

W obydwa te dni na trasy wyjadą autobusy specjalnych linii cmentarnych. Dowiozą do najważniejszych warszawskich nekropolii: na Cmentarz Bródnowski – tramwaje linii C1, C4, C6, autobusy linii C11, C13; Powązkowski – tramwaje linii C1, autobusy C11, C90; Północny – C09, C13, C40, C84.

Częściej będą kursowały tramwaje linii 3 i autobusy linii 169, 173, 181, 183, 189, 409, 500, Z26. Dodatkowo na wybranych przystankach „na żądanie" bez konieczności sygnalizowania przez pasażerów będą się zatrzymywały autobusy linii: 103, 115, 122, 129, 139, 142, 145, 161, 164, 173, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 194, 200, 209, 210, 212, 213, 245, 251, 409, 514, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 712, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 737, 738, 739, 742. Dodatkowe przystanki będą miały autobusy linii 517 oraz 105, 167, Z26 i C84 przy Cmentarzu Prawosławnym na Woli.

CM. BRÓDNOWSKI

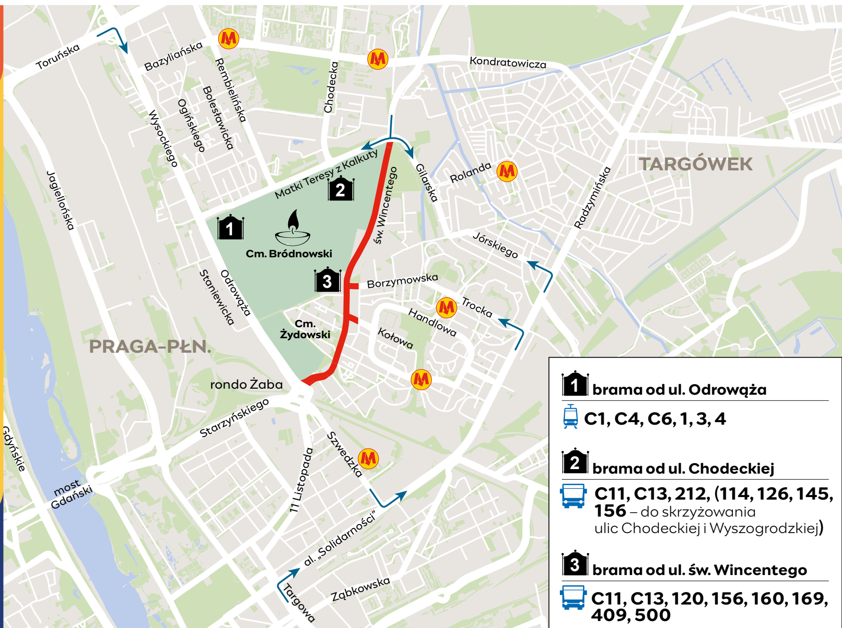
KOMUNIKACJA W DNIACH 28 i 29 PAŹDZIERNIKA



- ulice zamknięte dla ruchu indywidualnego
- parking
- kierunek dojazdu
- ulice jednokierunkowe

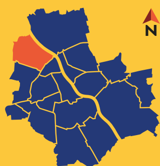
infoulice warszawa





CM. PÓŁNOCNY, CM. WAWRZYSZEWSKI

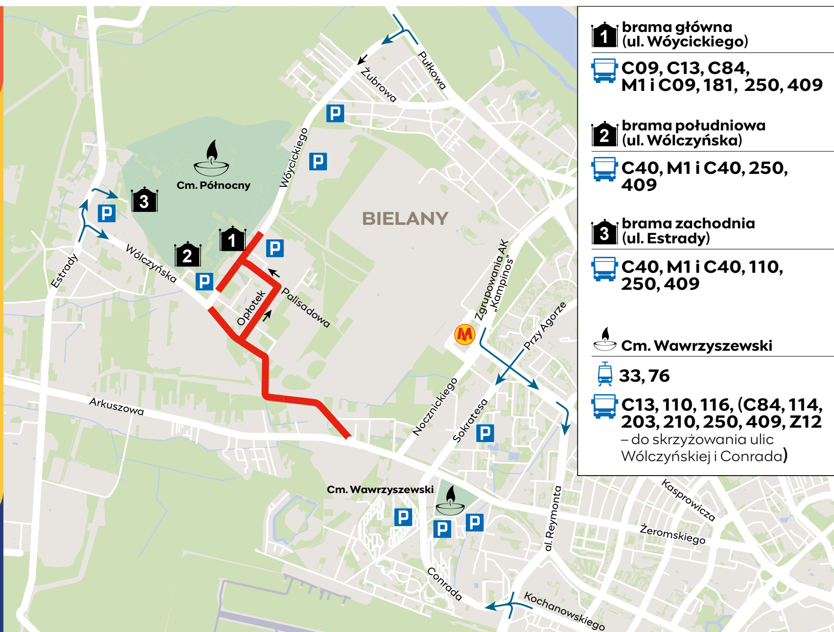
KOMUNIKACJA
W DNIACH 28 i 29 PAŹDZIERNIKA



- ulice zamknięte dla ruchu indywidualnego
- P parking
- kierunek dojazdu
- ulice jednokierunkowe

infoulice warszawa





Organizacja WTP 1 listopada (dzień Wszystkich Świętych)

W środę 1 listopada na warszawskie ulice wyjadą autobusy i tramwaje 24 dodatkowych linii – niektóre z nich będą kursowały z częstotliwością nawet co 1-2 minuty. Komunikacja miejska będzie miała priorytet w rejonie cmentarzy – zachęcamy do pozostawienia samochodu w domu i przesiadki na Warszawski Transport Publiczny.

Autobusy i tramwaje linii cmentarnych pojawią się na ulicach między 7.00 a 19.00. Wyjątkiem są linie C11 i C90, które dowożą pasażerów w okolice Cmentarza Powązkowskiego. Wiele osób wybiera się tam na spacer po zachodzie słońca, kiedy już odwiedzą groby rodzinne w innych rejonach Warszawy i dlatego te autobusy będą jeździły w godz. 7.00 – 21.00.

Poza liniami specjalnymi dojazd na cmentarze będzie możliwy także autobusami i tramwajami regularnych linii, dlatego wiele z nich będzie kursowało częściej, a do ich obsługi skierujemy pojazdy o większej pojemności. Uruchomimy dodatkowe przystanki autobusowe w pobliżu cmentarzy. Przystanki autobusowe „na żądanie”, które są w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarzy, w tych dniach będą obowiązywały jako stałe – autobusy będą się na nich zatrzymywały bez konieczności sygnalizacji takiej potrzeby przez pasażerów.

W dzień Wszystkich Świętych, będzie obowiązywała specjalna organizacja ruchu w rejonie wszystkich większych, warszawskich cmentarzy. Zostaną uruchomione dodatkowe linie tramwajowe C1, C4 i C6 oraz autobusowe C07, C09, C11, C12, C13, C14, C20, C27, C37, C40, C47, C50, C51, C56, C69, C70, C81, C84, C88, C89, C90.

Tego dnia na trasy wyjedzie najwięcej tramwajów i autobusów – większość linii cmentarnych będzie kursowało z częstotliwością 3-5 minut. Najczęstszą linią będzie C09 – autobusy, łączące węzeł Metro Młociny z bramą główną Cmentarza Północnego, będą się podstawiać nawet co 1 minutę. Autobusy linii C13 na trasie między cmentarzami Bródnowskim i Północnym, będą kursowały co ok. 2 minuty i 30 sekund. – do obsługi tylko tej jednej linii zaplanowaliśmy 40 autobusów.

Znaczną część ruchu weźmie na siebie metro, które 1 listopada w okresie największego zainteresowania przejazdami będzie kursować co 3 minuty na linii M1 i co 3 minuty i 30 sekund na linii M2. W sumie, razem z normalnymi liniami autobusowymi i tramwajowymi, na stołeczne ulice wyjedzie wtedy ponad 1300 autobusów i 250 tramwajów. Do pracy ruszą też instruktorzy nadzoru ruchu i in-

formatorzy, którzy dbają by pasażerowie sprawnie i bezpiecznie dotarli na warszawskie cmentarze.

Tramwaje i metro będą kursowały podstawowo według sobotniego rozkładu jazdy, a autobusy według rozkładów dnia świątecznego, przy czym zwiększona zostanie częstotliwość kursowania linii 3, 76, 110, 115, 142, 147, 161, 173, 180, 181, 183, 189, 191, 211, 409, 709, 727, 731 i Z26. Na tory wyjadą tramwaje linii 25, a wybrane linie autobusowe i tramwajowe będą obsługiwane przez pojazdy o większej pojemności.

Zmienionymi trasami pojadą autobusy linii 103, 106, 114, 120, 122, 136, 139, 145, 156, 160, 161, 169, 180, 181, 191, 213, 221, 250, 263, 409, 500, 724, 727, 735, 737, 739, 742, 750, L-5, L38, L39, Z26. Podróżowanie autobusami dojeżdżającymi do Cm. Południowego w Antoninowie (727, 737, C37, C47) oraz do Palmir (C81) będzie możliwe z biletami ważnymi na 1. strefę na całej trasie przejazdu.

Dodatkowo na wybranych przystankach „na żądanie" bez konieczności sygnalizowania przez pasażerów będą się zatrzymywały autobusy linii: 115, 122, 129, 139, 142, 145, 161, 164, 173, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 194, 200, 209, 210, 211, 213, 245, 251, 514, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 712, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 737, 738, 739, 742. Dodatkowe przystanki będą miały autobusy linii 517 oraz 105, 167, Z26, C12 i C84 przy Cmentarzu Prawosławnym na Woli.

Dojazd WTP do warszawskich nekropolii

Cmentarz Bródnowski

- **ul. św. Wincentego:** C11, C13, C20, C27, C69, M2 i C27, (120, 160, 169, 500 – do skrzyżowania ulic Handlowej i Kołowej)
- **ul. św. J. Odrowąża:** C1, C4, C6, 1, 3, 4, 25
- **ul. Chodecka:** 145, 156, 169, (C56, 114 – do skrzyżowania ulic Chodeckiej i Wyszogrodzkiej)

Cmentarz Północny

- **Brama Główna** (ul. K. Wóycickiego): C09, C13, C14, C50, C56, C70, C84, C88, M1 i C09, 181
- **Brama Południowa** (ul. Wólczyńska): C40, C50, M1 i C40, 250, 409
- **Brama Zachodnia** (ul. Estrady): C40, C50, M1 i C40, 110, 250, 409

Powązki

- **Cmentarz Wojskowy (dawny Komunalny):** C11, C12, C14, C51, C90, M1 i C11, 180 (C70, 122, 191, 409 – do skrzyżowania ulic Powązkowskiej i Z. Krasińskiego)
- **Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki):** C11, C51, C70, C90, M1 i C11, 180, 409 (C1, 1, 22, 73 – do ulicy Okopowej), 191

CM. POWĄZKOWSKI

KOMUNIKACJA W DNIU 1 LISTOPADA



- ulice zamknięte dla ruchu indywidualnego
- przebudowa Przasnyskiej
- dojazd tylko do parkingów
- parking
- kierunek dojazdu
- ulice jednokierunkowe

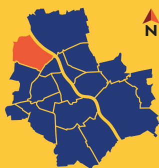
infoulice warszawa





CM. PÓŁNOCNY, CM. WAWRZYSZEWSKI

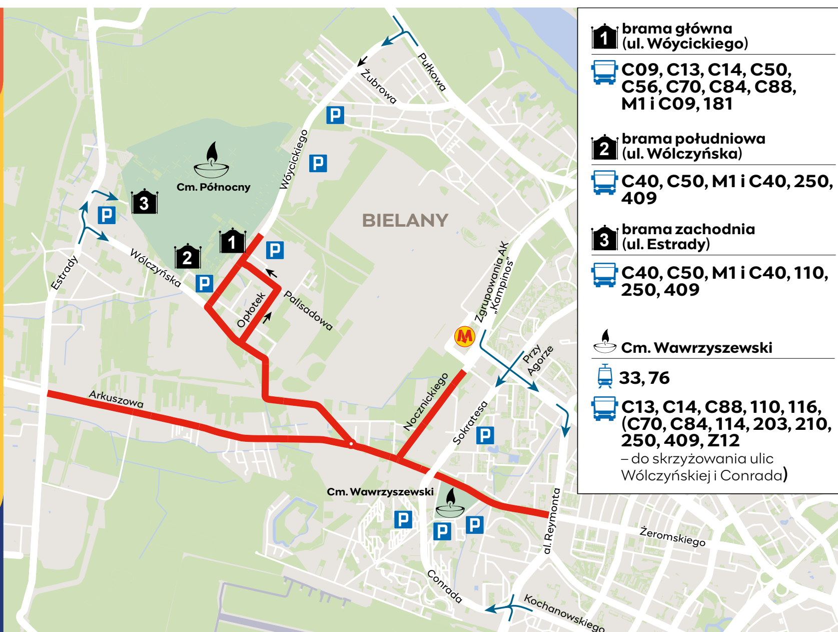
KOMUNIKACJA W DNIU 1 LISTOPADA



- ulice zamknięte dla ruchu indywidualnego
- P parking
- kierunek dojazdu
- ulice jednokierunkowe

infoulice warszawa





Cmentarz Żydowski (przy ulicy Okopowej): C1, M2 i 1/22, 73

Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko-Reformowany: 20, 23, 24, M2 i 24

Cmentarz Prawosławny: C12, C84, 105, 167, 197, Z26, M2+C12/Z26

Cmentarz Wawrzyszewski: C13, C14, C88, 76, 33, 110, 116, M1 i 76/33, M2 i 76 (C70 C84, 114, 203, 210, 250, 409, Z12 – do skrzyżowania ulic Wólczyńskiej i J. Conrada)

Cmentarz Wolski: C12, C84, 76, 105, 194, 197, 255, 713, 716, Z26, M2+C12/Z26

Palmiry: C81, M1 i C81 (kursowanie autobusów linii 800 będzie zawieszone)

Cmentarz Południowy (Antoninów): C37, C47, 727, 737, M1 i 727, M1 i 737. W autobusach linii 727, 737, C37 i C47 obowiązują opłaty jak w I strefie biletowej.

Cmentarz Czerniakowski: 108, 131, 164, 180, 185, 187, 189

Cmentarz przy ul. Wałbrzyskiej: C89, 189, 193, M1

Cmentarz Wilanowski: C89, 116, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 263, 264, 519

Cmentarz w Powsinie: 139, 200, 251, 519, 710, 724, 742

Cmentarz w Pyrach: 209, 709, 715, 727, 737, 739

Cmentarz przy ul. Ryżowej: 129, 178, 187, 191, 517, C89

Cmentarz przy ul. Fasolowej: 129, 178, 187, 189, 191, 517, C89

Cmentarz w Gołąbkach: 177, 194

Cmentarz na Tarchominie: C07, 133, 211

Cmentarz w Rembertowie: 115, 183, 514

Cmentarz w Marysinie Wawerskim: 115, 173, (520 – do pętli Marysin)

Cmentarz w Zerzniu: 142, 702

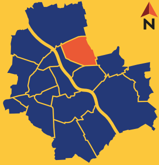
Cmentarz w Radości: 161, 213

Cmentarz w Aleksandrowie: 115, 142.



CM. BRÓDNOWSKI

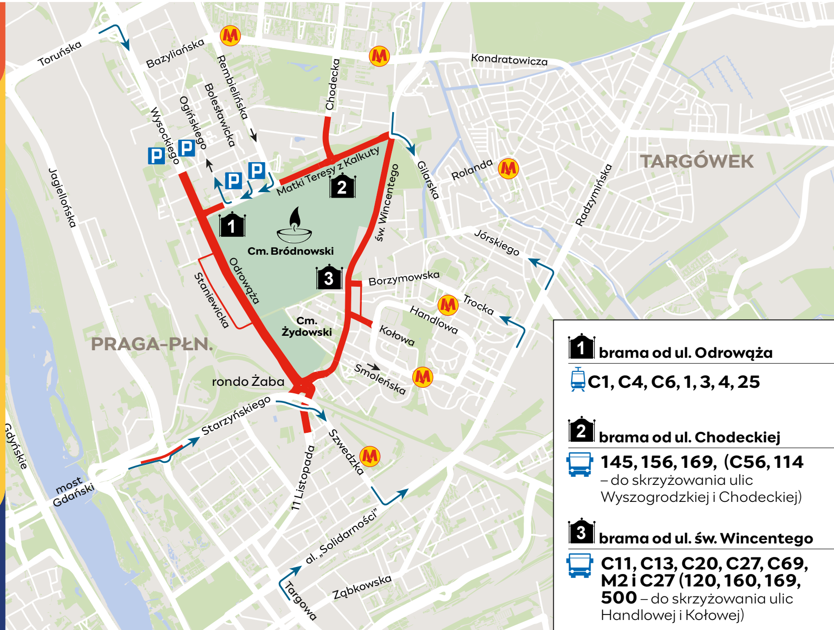
KOMUNIKACJA W DNIU 1 LISTOPADA



- ulice zamknięte dla ruchu indywidualnego
- parking
- kierunek dojazdu
- ulice jednokierunkowe

infoulice warszawa





Organizacja WTP 30-31 października (poniedziałek-wtorek) i 2 listopada (czwartek)

Nadal będą kursowały autobusy linii C40 oraz 409. Dodatkowo na wybranych przystankach „na żądanie” bez konieczności sygnalizowania przez pasażerów będą się zatrzymywały autobusy linii: 103, 115, 122, 129, 139, 142, 145, 161, 164, 173, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 194, 200, 209, 210, 212, 213, 245, 251, 303, 305, 317, 401, 402, 409, 514, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 712, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 737, 738, 739, 742, 743, 809 i 815.

W okolicy cmentarza przy ulicy Julianowskiej w Piasecznie autobusy linii 739 i L39 oraz L38 przy cmentarzu komunalnym w Wołominie będą jeździły zmienioną trasą (tylko 2 listopada).





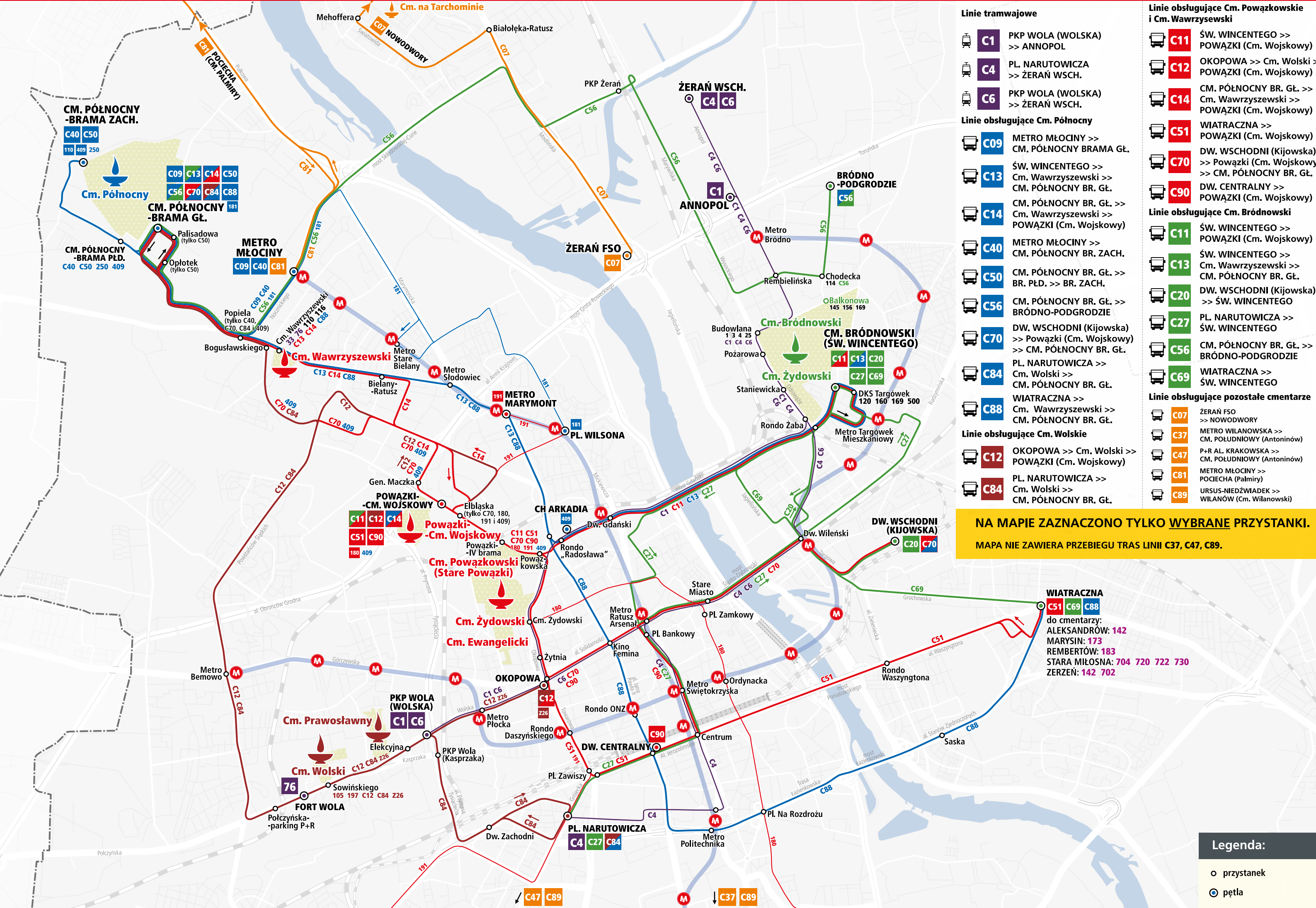
LINIE CMENTARNE

w dn. 1.11.2023 r.



CMENTARZ	DOJAZD LINIAMI
ALEKSANDRÓW	**115 142**
BRÓDNOWSKI	
ul. św. Wincentego	**C11 C13 C20 C27 C69 M2+C27**
ul. Odrowąża	**C1 C4 C6 1 3 4 25**
	120 160 169* 500* do skrzyżowania ulic Handlowa / Kołowa; *tylko w stronę Bródna
ul. Chodecka	**145 156 169**
	C56 114 do skrzyżowania ulic Chodecka / Wyszogrodzka
CZERNIAKOWSKI	**108 131 164 180 185 187 189**
EWANGELICKO-AUGSBURSKI **EWANGELICKO-REFORMOWANY**	**20 23 24 M2+24**
GOŁĄBKI	**177 194**
MARYSIN WAWERSKI	**115 173**
PALMIRY	**C81 M1+C81**
POŁUDNIOWY (Antoninów)	**C37 C47 727 737 M1+C37 M1+727 M1+737**
POWĄZKI-CM. WOJSKOWY (d. Komunalny)	**C11 C12 C14 C51 C90 180 M1+C11** (**C70 191 409** w stronę centrum z przystanku Elbląska)
	C70 122* 191 409 do skrzyżowania ulic Krasińskiego / Powązkowska; *tylko w stronę Bemowa
	103 186 do skrzyżowania ulic gen. Maczka i al. Armii Krajowej
POWĄZKOWSKI (Stare Powązki)	**C11 C51 C70 C90 180 191 409 M1+C11** (**C1 1 22 73** do ul. Okopowej)
POWSIN	**139 200 251 710 724 742**
PÓŁNOCNY	
Brama Główna (ul. Wóycickiego)	**C09 C13 C14 C50 C56 C70 C84 C88 181 M1+C09**
Brama Południowa (ul. Wólczyńska)	**C40 C50 250 409 M1+C40**
Brama Zachodnia (ul. Estrady)	**C40 C50 110 250 409 M1+C40**
PRAWOSŁAWNY	**C12 C84 105 167 197 Z26 M2+C12/Z26**
PYRY	**209 709 715 727 737 739**
RADOŚĆ	**161 213**
REMBERTÓW	**115 183 514**
SŁUŻEW (UL. WAŁBRZYSKA)	**C89 189 193 M1**
TARCHOMIN	**C07 133 211**
WAWRZYSZEWSKI	**C13 C14 C88 33 76 110 116 M1+33/76** (**C70 C84 114 203 210 250 409 Z12** do skrzyż. Wólczyńska / Conrada)
WILANÓW	**C89 116 131 139 164 180 200 251 263 264 519**
WŁOCHY (UL. DOJAZDOWA)	**C89 129 178 187 189 191 517**
WŁOCHY (UL. RYŻOWA)	**C89 129 178 187 191 517**
WOLSKI	**C12 C84 76** **105 194 197 255 713 716 Z26 M2+C12/Z26**
ZERZEŃ	**142 702**
ŻYDOWSKI (UL. OKOPOWA)	**C1 1 22 73 M2+1/22**

Autobusy i tramwaje linii cmentarnych (oznaczonych literą „C") kursują w godzinach **7:00-19:00**; linie C11 i C90 kursują ok. 2 godziny dłużej.
Informatorzy ZTM udzielają szczegółowych informacji przy cmentarzach oraz na początkowych przystankach linii cmentarnych.
Więcej o kursowaniu linii cmentarnych znajdziesz na **www.wtp.waw.pl**.


Linie tramwajowe
C1 PKP WOLA (WOLSKA) >> ANNOPOL
C4 PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH.
C6 PKP WOLA (WOLSKA) >> ŻERAŃ WSCH.
Linie obsługujące Cm. Północny
C09 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ.
C13 ŚW. WINCENTEGO >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C14 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> Cm. Wawrzyszewski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C40 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH.
C50 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BR. PŁD. >> BR. ZACH.
C56 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> Powązki (Cm. Wojskowy) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C84 PL. NARUTOWICZA >> Cm. Wolski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C88 WIATRACZNA >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
Linie obsługujące Cm. Wolskie
C12 OKOPOWA >> Cm. Wolski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C84 PL. NARUTOWICZA >> Cm. Wolski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
Linie obsługujące Cm. Powązkowskie i Cm. Wawrzyszewski
C11 ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C12 OKOPOWA >> Cm. Wolski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C14 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> Cm. Wawrzyszewski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C51 WIATRACZNA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> Powązki (Cm. Wojskowy) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C90 DW. CENTRALNY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
Linie obsługujące Cm. Bródnowski
C11 ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C13 ŚW. WINCENTEGO >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C20 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> ŚW. WINCENTEGO
C27 PL. NARUTOWICZA >> ŚW. WINCENTEGO
C56 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C69 WIATRACZNA >> ŚW. WINCENTEGO
Linie obsługujące pozostałe cmentarze
C07 ŻERAŃ FSO >> NOWODWORY
C37 METRO WILANOWSKA >> CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C47 P+R AL. KRAKOWSKA >> CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C81 METRO MŁOCINY >> POCIECHA (Palmiry)
C89 URSUS-NIEDŹWIADEK >> WILANÓW (Cm. Wilanowski)
NA MAPIE ZAZNACZONO TYLKO WYBRANE PRZYSTANKI.
MAPA NIE ZAWIERA PRZEBIEGU TRAS LINII C37, C47, C89.
WIATRACZNA C51 C69 C88
do cmentarzy:
ALEKSANDRÓW: 142
MARYSIN: 173
REMBERTÓW: 183
STARA MIŁOSNA: 704 720 722 730
ZERZEŃ: 142 702
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA ZACH. C40 C50 110 409 250
Cm. Północny
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA GŁ. C09 C13 C14 C50 C56 C70 C84 C88 181
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA PŁD. C40 C50 250 409
Palisadowa (tylko C50)
Opłotek (tylko C50)
METRO MŁOCINY C09 C40 C81
POCIECHA (CM. PALMIRY) C81
Cm. na Tarchominie
NOWODWORY C07
Mehoffera
Białołęka-Ratusz
PKP Żerań
ŻERAŃ FSO C07
ŻERAŃ WSCH. C4 C6
ANNOPOL C1
BRÓDNO -PODGRODZIE C56
Metro Bródno
Rembielińska
Chodecka 114 C56
Balkonowa 145 156 169
Budowlana 1 3 4 25 C1 C4 C6
Pożarowa
Cm. Bródnowski
CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO) C11 C13 C20 C27 C69
Cm. Żydowski
Staniewicka
DKS Targówek 120 160 169 500
Rondo Żaba
Metro Targówek Mieszkaniowy
DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) C20 C70
Dw. Wileński
Popiela (tylko C40, C70, C84 i 409)
Bogusławskiego
Cm. Wawrzyszewski
Metro Stare Bielany
Bielany-Ratusz
Metro Słodowiec
METRO MARYMONT 191
PL. WILSONA 181
Gen. Maczka
POWĄZKI--CM. WOJSKOWY C11 C12 C14 C51 C90 180 409
Powązki--Cm. Wojskowy
Elbląska (tylko C70, 180, 191 i 409)
Powązki--IV brama
CH ARKADIA 409
Dw. Gdański
Rondo „Radosława"
Powązkowska
Cm. Powązkowski (Stare Powązki)
Cm. Żydowski
Cm. Ewangelicki
Żytnia
OKOPOWA C12 Z26
Metro Ratusz Arsenał
Kino Femina
Stare Miasto
Pl. Zamkowy
Pl. Bankowy
Metro Świętokrzyska
Ordynacka
Rondo ONZ
Rondo Daszyńskiego
Metro Płocka
DW. CENTRALNY C90
Centrum
PL. NARUTOWICZA C4 C27 C84
Pl. Zawiszy
Dw. Zachodni
Metro Politechnika
Pl. Na Rozdrożu
Saska
Rondo Waszyngtona
Metro Bemowo
PKP WOLA (WOLSKA) C1 C6
PKP Wola (Kasprzaka)
Elekcyjna
Cm. Prawosławny
Cm. Wolski
Sowińskiego 105 197 C12 C84 Z26
FORT WOLA 76
Połczyńska--parking P+R
Legenda:
przystanek
pętla

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski Transport Publiczny

Budapeszt szynami stoi

Najdłuższe wagony na świecie i brak klasycznych pętli – to dwie, najbardziej charakterystyczne cechy komunikacji tramwajowej w Budapeszcie. Tramwaje elektryczne po węgierskiej stolicy kursują od 1887 roku i przez lata eksploatacji przeżywały wzloty i upadki – jak w wielu europejskich miastach

Przede wszystkim po szynach

Współcześnie jednak prawie 160-kilometrowa sieć jest zadbana i regularnie rozbudowywana – podobnie jak w Warszawie, władze miejskie kładą szczególny nacisk na rozwój komunikacji szynowej i stopniowe przywracanie cennej przestrzeni publicznej mieszkańcom. Dzisiejsza sieć tramwajowa oplata ścisłe centrum Budapesztu – tramwaje przejeżdżają tuż obok węgierskiego parlamentu, pod wzgórzem Gellerta i wzdłuż widokowego wybrzeża Dunaju. 25 linii kursujących z wysoką częstotliwością stanowi uzupełnienie dla czterech linii metra i miejskiej kolei. Trzeba jednak przyznać, że nie zawsze tak było – a w swoim czasie właśnie budowa metra przyczyniła się do niedoinwestowania w tabor i sieć tramwajową.

Tramwaj w ślepej uliczce

Zacznijmy od początku. Tramwaje konne funkcjonowały w Budapeszcie od 1866 roku – stopniowa elektryfikacja następowała po 1887 roku, po budowie pierwszej nowej, w pełni elektrycznej linii. Ten rodzaj transportu cieszył się rosnącą popularnością – niespełna dekadę później pojazdy pojawiały się na przystankach nawet co minutę.

Pomimo zniszczeń, jakich węgierska stolica doznała podczas II wojny światowej, tramwaje zaczęły wracać na trasy jeszcze w 1945 roku. Przez kolejne 20 lat ten środek komunikacji ponownie był rozwijany – poza przywracaniem odbudowanych tras inwestowano również w nowoczesny tabor. Od 1968 roku (wówczas utworzono Budapesti Közlekedési Vállalat – odpowiednik warszawskiego ZTM-u) znaczną część środków, przeznaczonych na finansowanie komunikacji miejskiej, przerzucono na rozbudowę metra – tym samym tramwaje szybko stały się niedoinwestowane. W tym samym okresie w Budapeszcie rozwijano transport samochodowy - intensywnie rozbudowywano system drogowy, niekiedy tnąc istniejące linie tramwajowe „na pół”. Duża liczba wagonów dwukierunkowych umożliwiała zmianę kierunku jazdy bez budowy klasycznej pętli – jednak takie działanie zmuszało do niewygodnych przesiadek, co w konsekwencji spowodowało odpływ pasażerów.

Wagony zawracające bez pętli

Co ciekawe, układ torów zakończonych ślepym torem pozostał do dziś – wciąż wszystkie tramwaje, kursujące po Budapeszcie, są dwukierunkowe. W latach 50. XX wieku do ruchu wprowadzono znaczną ilość węgierskich wagonów Ganz UV, które można było spotkać na liniach jeszcze pół wieku później. W międzyczasie dokupiono przegubowe tramwaje Ganz CsMG, czeskie Tatry T5 i niemieckie Duwagi TW-6000. Choć wagony były schludne i dobrze utrzymane, dopiero w 2006 roku wprowadzono pierwsze typy niskopodłogowe. 40 długich Siemensów Combino zaczęło obsługiwać budapesztański „ring centralny”, ograniczony





ulicami Szent István körút, Jozsef körút – tramwaje kursują w niepełnym okręgu między południową i północną Budą, łącząc je ze ścisłym centrum Pesztu dwoma mostami.

Najnowsze tramwaje, kursujące współcześnie po Budapeszcie, to wagony CAF Urbos 3 – wersja pięcio i dziewięcioczłonowa. Te drugie mają w sumie 56 metrów długości – jeżdżą przeważnie na linii 1, która okrąża niemal całe miasto.

Po Budapeszcie kursuje około setka niskopodłogowych tramwajów – na tle regularnie wymienianego parku autobusowego (w tym roku wycofano ostatnie, wysokopodłogowe Ikarusy) statystyki wyglądają więc dość blado.

Plany na dalszą rozbudowę

Układ linii budapesztańskich tramwajów dość równomiernie pokrywa obszar Śródmieścia. Tramwaje wyjeżdżają również do dzielnic peryferyjnych, uzupełniając nie wszędzie kursujące metro. Kursują koło najważniejszych miejskich dworców i zabytków. Władze miasta mają w planach obecnie dogęszczenie sieci w centrum miasta, poprzez przywrócenie niegdyś zamkniętych odcinków wzdłuż ulicy Thököly, al. Rákócziego, na moście Elżbiety i w al. Bajcsy-Zsilinszky'ego.

Rozbudowana taryfa

Jednorazowy przejazd dowolnym środkiem transportu, organizowanym przez BKK kosztuje 450 forintów, czyli ok. 5,10 PLN. Taryfa stołecznego organizatora jest mocno rozbudowana – w ofercie są m.in. bilety wieloprzejazdowe, metropolitalne, podmiejskie (cena zależy od liczby kilometrów) oraz oddzielne na koleje podmiejskie. Oczywiście możemy kupić również bilety długo i krótkookresowe – z tych ostatnich szczególnie chętnie korzystają turyści. Cena biletu 24-godzinnego to 2500 HUF (28,70 PLN), a 72-godzinnego to 5500 HUF (63 PLN). Bilety są ważne w autobusach, tramwajach, metrze i kolei miejskiej (w strefie miejskiej) oraz… na kursujących po Dunaju promach. Te kursują prawie cały rok i przez mieszkańców wykorzystywane są w codziennych podróżach do pracy, jako uzupełnienie naziemnej i podziemnej sieci komunikacyjnej.

Zwiedzanie miasta z okien tramwaju i kolejki zębatej

Koniecznie trzeba zaznaczyć, że przemieszczając się tramwajami w Budapeszcie jednocześnie odwiedzimy najciekawsze miejsca miasta. Trasy w ścisłym centrum wiodą koło wielu ważnych zabytków – obok łaźni termalnych, historycznych dworców kolejowych Keleti i Nyugati, hali targowej Vasarcsarnok, pod mostem Elżbiety i w sąsiedztwie reprezentacyjnego budynku parlamentu, gdzie tramwaje przecinają duży, miejski plac, dostępny tylko dla pieszych. Przejeżdżają tamtędy składy linii 2, której trasę można polecić każdemu turyście. Jadąc wzdłuż nadrzecznego bulwaru możemy obserwować rzekę i wzgórze zamkowe, położone na drugim brzegu.

Turystyczną gratką jest również jedyna linia kolejki zębatej, rozpoczynająca swoją trasę w centralnej Budzie. Wiekowe składy podczas 20-minutowej podróży pokonują spore wzniesienie, by dotrzeć do położonych wyżej osiedli domków jednorodzinnych. W sąsiedztwie końcowego przystanku znajduje się stacja kolejki wąskotorowej, której trasa wiedzie przez pagórkowate lasy.





Warszawski Transport Publiczny dla studentów

Jesteś studentem i rozpocząłeś nowy rok akademicki? A może zakończyłeś naukę w liceum lub technikum i od października zacząłeś studencką przygodę? Postaw na Warszawski Transport Publiczny! Zapewnimy ci sprawny i TANI dojazd na uczelnię... i nie tylko.

Studia to zdecydowanie najlepszy czas w życiu – możliwość poszerzania wiedzy, zdobywania doświadczeń, odkrywania siebie i swoich zainteresowań, nawiązywania nowych znajomości i eksplorowania miasta. Nie od dziś wiadomo, że stolica to najlepsze miejsce do studiowania. I choć warszawskie uczelnie położone są w centralnych i dogodnych lokalizacjach, to jednak poszczególne oddziały rozproszone są niemalże po wszystkich dzielnicach. A studenci nierzadko kursują między domem, oddziałami, biblioteką czy punktami ksero.

Dzięki rozwiniętej siatce połączeń WTP i nowoczesnej flocie, takie podróże nie stanowią problemu. Wybierając się na uczelnię, warto skorzystać z autobusu, tramwaju, metra, Szybkiej Kolei Miejskiej, Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolei Mazowieckich. Dodatkowym atutem jest 50 procent ulgi w opłatach za przejazdy oraz możliwość kodowania biletu na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej (ELS) i Elektronicznej Legitymacji Doktoranckiej (ELD).

Rozwinięta sieć połączeń WTP

Sieć komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej tworzą autobusy, tramwaje, metro i pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej. Warszawskim Transportem Publicznym można szybko i wygodnie poruszać się po całym mieście oraz dojechać do wielu miejscowości sąsiadujących ze stolicą.

Dodatkowo – na podstawie biletów WTP od dobowego wzwyż – można podróżować pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej po Warszawie i gminach ościennych:

- pociągami Kolei Mazowieckich – KM na obszarze ograniczonym stacjami Sulejówek Miłosna, Otwock Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Legionowo Przystanek, Legionowo Piaski, Zagościniec. Przystankami granicznymi I i II strefy są stacje: Warszawa Wola Grzybowska, Warszawa Falenica, Warszawa Jeziorki, Warszawa Ursus Niedźwiadek, Warszawa Gołąbki, Warszawa Zacisze-Wilno, Warszawa Mokry Ług;
- pociągami Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz (cały odcinek w I strefie biletowej)

Jak najłatwiej zaplanować podróż? Korzystając z intuicyjnej wyszukiwarki połączeń na stronie internetowej WTP www.wtp.waw.pl.

Ulgi dla studentów

Studenci studiów licencjackich, inżynierskich lub magisterskich, studiujący na polskich uczelniach, mają możliwość zakupu biletów z 50 procentową zniżką. Dokumentem poświadczającym prawo do zniżki jest ważna legitymacja studencka lub elektroniczna legitymacja studencka.

Również uczestnikom studiów doktoranckich przysługuje 50 procentowa zniżka na przejazdy komunikacją miejską, jednak nie dłużej niż do ukończenia 35. roku życia.

Z 50 procentowej ulgi korzystają także studenci zagranicznych szkół, ale nie dłużej niż do ukończenia 26 roku życia. Muszą mieć ze sobą ważną na dany rok kalendarzowy legitymację ISIC (International Student Identity Card).

Karta warszawianki/warszawiaka

Karta warszawianki/ Karta warszawiaka i Karta młodej warszawianki/ Karta młodego warszawiaka to oferta zniżek transportowych, kulturalnych, edukacyjnych oraz sportowych stolicy. Uprawnienie (tzw. e-hologram) wgrywane jest na Spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską (SWKM) lub inny nośnik wprowadzony lub zaakceptowany przez ZTM czyli także legitymację.

Z Kartą warszawianki/warszawiaka bilety długookresowe komunikacji miejskiej są tańsze a dodatkowo są ważne w obydwu strefach biletowych WTP.

Kartę młodej warszawianki/młodego warszawiaka może mieć także student do ukończenia 26. roku życia jeżeli:

- jest zameldowany na terenie m.st. Warszawy na pobyt stały,
- zamieszkuje na terenie m.st. Warszawy i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych w urzędzie skarbowym w Warszawie, bez względu na to czy osiąga dochód,
- zamieszkuje na terenie Warszawy, jeżeli co najmniej jeden z jego rodziców / opiekunów prawnych jest zameldowany w Warszawie na pobyt stały albo zamieszkuje na terenie m.st. Warszawy i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych w urzędzie skarbowym w Warszawie, bez względu na to czy osiąga dochód.

Kodowanie biletu na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej (ELS) i Legitymacji Doktoranckiej (ELD)

Elektroniczna Legitymacja Studencka (ELS) i Elektroniczna Legitymacja Doktorancka (ELD) mogą być nośnikami biletów długookresowych, analogicznymi do Warszawskiej Karty Miejskiej. Możliwe jest zakodowanie na nich każdego rodzaju biletu 30- lub 90-dniowego imiennego. Listę wyższych uczelni, które współpracują z Zarządem Transportu Miejskiego i ich studenci mogą kodować bilety na legitymacjach, można znaleźć na stronie internetowej WTP. Nie trzeba wtedy wyrabiać Warszawskiej Karty Miejskiej.

Bilety możesz zakodować dowolnym punkcie sieci kodowania biletów na Warszawskich Kartach Miejskich. Do dyspozycji jest też ponad 3 tysiące biletomatów – stacjonarnych i mobilnych, czyli w autobusach, tramwajach i pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej.

Aplikacja mobiWAWA

MobiWAWA to miejska aplikacja mobilna, dzięki której:

- kupisz bilet długookresowy 30 i 90 dniowy, ważny w 1, 2 i 1+2 strefie biletowej, w tym również Bilet Warszawiaka;
- zarządzisz zakupionym biletem: aktywujesz go, zawiesisz, odwiesisz lub przedłużysz.

To bardzo wygodny sposób na kupowanie czy aktywację biletu. W trakcie kontroli pokazuje się bilet bezpośrednio w aplikacji jako kod QR. Takim kodem otwiera się także bramki metra.

Platforma mojaWARSZAWA

MojaWARSZAWA to internetowa platforma służąca do obsługi miejskich usług online. Za jej pomocą możesz wnioskować o wydanie Spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (kartę otrzymasz pocztą). Możesz też załatwić sprawy związane z uprawnieniem Karty warszawiaka/warszawianki lub złożeniem wniosku o uprawnienie.

e-POP

e-POP to elektroniczny Punkt Obsługi Pasażerów, dostępny na stronie e-pop.wtp.waw.pl. Załatwisz tu kwestie związane m.in. z:

- wydaniem Spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (kartę otrzymasz pocztą), uprawnieniem Karty warszawiaka/warszawianki
- wydaniem Karty Ucznia – kartę otrzymasz pocztą,
- złożeniem reklamacji spowodowanej brakiem biletu, awarią biletomatu w pojeździe, brakiem karty miejskiej lub innego nośnika, brakiem dokumentu potwierdzającego bezpłatne lub ulgowe przejazdy.

Jak korzystać z e-POP? Wystarczy wybrać odpowiedni wniosek, wypełnić go i przesłać za pomocą formularza.



Warszawski Transport Publiczny przyjazny seniorom

W Warszawskim Transporcie Publicznym dbamy o seniorów przez cały rok – mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów, atrakcyjnych zniżek i nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych.

Darmowe bilety po 70. roku życia

Seniorzy, który ukończyli 70. rok życia, uzyskują prawo do bezpłatnych przejazdów. Podczas kontroli biletowej wystarczy okazać dowód osobisty lub inny dokument ze zdjęciem, zawierającym datę urodzenia. Rekomendujemy jednak złożenie wniosku o wydanie uprawnień do bezpłatnych przejazdów - nasi specjaliści wgrają uprawnienia na Spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, co znacznie ułatwi korzystanie z bramek metra.

Bilety Seniora

Nie można nie wspomnieć o specjalnej ofercie taryfowej, która została wprowadzona z myślą o osobach w wieku 65-70. Mogą oni korzystać z Biletu Seniora, który kosztuje jedynie 50 zł i jest ważny przez rok. Upoważnia do nieograniczonej liczby przejazdów wszystkimi środkami warszawskiej komunikacji oraz pociągami KM i WKD w ramach Wspólnego Biletu. Nie tylko w pierwszej, ale i drugiej strefie. Można go kupić w każdym punkcie sprzedaży biletów. Należy jednak pamiętać, że może on być zakodowany wyłącznie na Spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej.

Zniżka 50 procent na przejazdy

Emeryci i renciści do ukończenia 70. roku życia, którym uprawnienia nadał polski organ emerytalny lub rentowy, mogą korzystać z 50 procentowej zniżki na przejazdy WTP. Wymaganym dokumentem podczas kontroli biletów jest imienna legitymacja emeryta-rencisty lub w przypadku jej braku (do wyboru) - aktualny odcinek emerytury albo renty lub wyciąg bankowy potwierdzający pobieranie świadczenia wraz z dowodem osobistym. Nie jest wymagane, aby kwota świadczenia była czytelna.

Nowoczesny tabor

Wszystkie autobusy, pociągi metra i SKM oraz większość tramwajów są przystosowane do przewozu osób starszych. To niskopodłogowe składy, elektroniczne wyświetlacze, głosowe komunikaty informujące o trasie i przystankach, platformy ułatwiające wprowadzenie wózków i specjalne miejsca “ustąp pierwszeństwa”.

Serdecznie zachęcamy seniorów do korzystania z oferty WTP. Umożliwimy komfortową i bezpieczną podróż na terenie aglomeracji Warszawskiej. ■









PARKUJ ZA DARMO*
I BEZPIECZNIE NA
P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Na mecz tylko komunikacją

Na mecze zawsze najwygodniej dojeżdżało się w Warszawie komunikacją miejską. A jeśli jeszcze „nasi" wygrali, to powrót zamieniał się w wesołą podróż.

Jak dojechać w naszym mieście na imprezę sportową? Stołeczni kibice wiedzą, że najlepiej zrobić to, korzystając z usług Warszawskiego Transportu Publicznego, niezależnie od tego, czy wybierają się na PGE Narodowy, na Łazienkowską, na Konwiktorską, do Areny Ursynów, gdzie występują siatkarze, czy do hali na Bemowie na mecz koszykarski. Przystanki są zlokalizowane blisko aren, a do wyboru jest wiele środków transportu (w zależności od miejsca, do którego zdążamy) - autobusy, tramwaje, metro lub kolej.

Dawniej też tak bywało, że kibice wybierali komunikację miejską, choć oczywiście trzeba pamiętać, że samochodów było dużo mniej i stanowiły towar wybitnie luksusowy, zarówno w dwudziestoleciu międzywojennym, jak i za czasów PRL.

Zmieniały się w Warszawie areny, na których grano, przeciwnicy, ustroje i nastroje społeczne. Nie zmieniało się jedno: kibice chcieli przeżywać emocje, a w wypełnionym po brzegi autobusie, trolejbusie lub tramwaju można było zacząć śpiewać lub skakać w drodze na mecz, albo po zakończeniu spotkania.

Najpierw Agrykola, potem Łazienkowska

Warszawa z czasów dwudziestolecia międzywojennego to było miasto wielu kontrastów. Z jednej strony byli zamożni mieszkańcy, z drugiej - skrajna biedota. Tak zresztą wyglądał wtedy cały odradzający się kraj, a rozwarstwienie potęgowały zniszczenia z czasów I wojny światowej i późniejszy najazd bolszewicki. Nie bez znaczenia było też to, że różne rejony Polski podzielonej między trzech zaborców rozwijały się nierównomiernie.

Nawet w czasach kryzysu ludzie chętnie szukali rozrywek, a te zapewniał sport. Nie było wtedy telewizji, radio było luksusem, a na kinoteatry nie każdego było stać. A mecz? Zawsze warto się było na niego wybrać tym bardziej, że często grywano w parkach, więc widowisko było łatwiej dostępne. Świeżo po odzyskaniu niepodległości nie było w stolicy żadnego stadionu. Obiekt przy ulicy Konwiktorskiej zaczęto budować dopiero w 1925 roku i ukończono trzy lata później. Na otwarcie Stadionu Wojska Polskiego kibice Legii musieli poczekać do 1930 roku.

Nic dziwnego, że tworząca się reprezentacja Polski w piłce nożnej rozgrywała pierwsze mecze w Krakowie. Po raz pierwszy drużyna biało-czerwonych wystąpiła w oficjalnym meczu w Warszawie w 1924 roku, za to w bardzo ciekawych okolicznościach. Reprezentacja zagrała przeciwko drużynie



fot. NAC, sygn. 3/1/0/14/2347 (syg. daw. 1-G-4007)
Mecz piłki nożnej Polonia Warszawa - Wisła Kraków w Warszawie na Dynasach kwiecień 1926

USA prosto po powrocie z igrzysk olimpijskich w Paryżu. Prasa narzekała, że Polacy niejako "musieli" się tam wybrać, ale chodziło o zaznaczenie swojego istnienia na sportowej mapie świata, bo pielęgnowano wtedy w sporcie ducha amatorskiego, a w turnieju olimpijskim zdarzali się zawodowcy.

My, polacy (pisownia oryginalna – przyp. aut.), *jakkolwiek mamy drużynę reprezentacyjną, złożoną z samych amatorów, byliśmy pod moralnym przymusem wzięcia udziału w turnieju piłkarskim igrzysk, pomimo niemiłej konieczności zetknięcia się z zawodowcami.* ("Kurier Warszawski" Nr 154/1924).

W krótkiej notce, zamieszczonej w tym samym numerze, zapowiadano przyjazd do Polski piłkarskiej reprezentacji USA, która skoro już przepłynęła Atlantyk i grała w turnieju olimpijskim, to zrobiła sobie małe tournee po Europie. Wydarzenie miało dużą rangę, o czym świadczy m.in. to, że na trybunach zasiedli przedstawiciele ambasady amerykańskiej, do tego władz miasta i polskiego rządu.

Można śmiało założyć, że nie byli to jedyni widzowie tego spotkania. Prasa nie donosiła jeszcze wtedy, jak publiczność dotarła na mecz, ale z układu linii komunikacyjnych można wywnioskować, że wielu warszawiaków wybrało się liniami tramwajowymi nr 1, 9 lub 14, które dojeżdżały do przystanku Bagatela, skąd krótkim spacerem można było dotrzeć do parku Agrykola, nazywanego w tamtych czasach Parkiem Sobieskiego.

Kilkanaście lat później sytuacja była już zdecydowanie inna. Pełną parą działał Stadion Wojska Polskiego, na którym regularnie swoje mecze grały Legia i reprezentacja Polski. Władze stołecznej komunikacji miejskiej siłą rzeczy zyskały większe doświadczenie i wiedziały, co jest potrzebne, przy

organizacji tego typu wydarzeń. Kiedy zaplanowany był mecz, budzący wielkie emocje, czyli taki, na którym spodziewano się dużej frekwencji, to autobusy i tramwaje meldowały się w pełnej gotowości. Tak było w przypadku potyczki z Niemcami, rozegranej 13 września 1936 roku.

W związku z dzisiejszymi zawodami piłki nożnej Polska — Niemcy Dyrekcja Tramwajów i Autobusów, pragnąc udogodnić komunikację ze Stadionem, postanowiła wzmocnić znacznie ruch na czas od godz. 13 do końca zawodów przez uruchomienie dodatkowych wozów:

1) na liniach tramwajowych „2" i „2-A" (przy czym wozy linii „2-A" będą dochodziły zamiast do ul. Chełmskiej do Stadionu);

2) na linii autobusowej „E" (przy czym dodatkowe wozy będą kursowały z pl. 3-ch Krzyży). („Warszawski Dziennik Narodowy" Nr 251B/1936).

Trzy lata później, kiedy do stolicy przyjechali Węgrzy, czyli wicemistrzowie świata, o takich udogodnieniach prasa już nie donosiła. Nie ma się czemu dziwić, bo choć „Ze wszystkich rzeczy nieważnych piłka nożna jest najważniejsza", jak powiedział św. Jan Paweł II, to wtedy były ważniejsze sprawy na porządku dziennym, czyli napięta sytuacja międzynarodowa i spodziewany w każdej chwili najazd Niemiec na Polskę.

Wtedy więcej niż o sporcie, myślano o kopaniu rowów przeciwlotniczych, do czego zachęcano całą ludność stolicy. Mimo tak niesprzyjających okoliczności i spodziewanego lania od bardziej utytułowanych rywali, trybuny stadionu przy Łazienkowskiej wypełniły się po brzegi. Kibice oglądali wspaniałe zwycięstwo swojej drużyny, wspominane z dumą do dzisiaj. Po meczu ruszyli na piechotę w stronę centrum miasta, żeby tam ewentualnie wsiąść do tramwaju albo autobusu: *Wracaliśmy ulicą Myśliwiecką w towarzystwie 20 tysięcy widzów zadowoleni i dumni.* „Kurier Warszawski" Nr 237/1939.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/14/2237/4 (syg. daw. 1-S-2237-4)
Mecz piłki nożnej Warszawa - Jeunesse d'Esch Luxemburg na Stadionie Wojska Polskiego w Warszawie
14 czerwca 1939



fot. NAC, sygn. 3/1/0/14/6162 (syg. daw. 1-S-616-2)
Kolarze na pl. Trzech Krzyży. Widoczny kościół św. Aleksandra i tramwaj linii 1.
czerwiec 1935

Trolejbusem na Legię

Tak to wyglądało przed wojną. A jak było za czasów Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej? Wielu kibiców pamięta jeszcze, jak jeździło się „na Legię", „na Polonię" albo na „Stadion 10-lecia" choćby w latach 60. Stolica żyła już wtedy sportem, a w weekendy na różnych arenach działo się bardzo dużo. Właściwie cały weekend można było spędzić jeżdżąc z meczu na mecz. Nie istniało metro, które dziś bardzo ułatwia dotarcie na Konwiktorską, albo stadion PGE Narodowy, nie było też mostu Łazienkowskiego ani Wisłostrady, więc na imprezy jeździło się zupełnie inaczej niż dziś.

Stefan Szczepłek, jeden z najbardziej znanych polskich dziennikarzy sportowych, wychowany w Falenicy wspomina swoje podróże na stadion przy ulicy Łazienkowskiej 3.

– Swoją podróż zaczynałem autobusem linii 146, których pętla była sto metrów od mojego domu. Tym autobusem docierałem do pętli na rondzie Waszyngtona, a stamtąd albo szło się pieszo przez most Poniatowskiego, bo przecież nie było Łazienkowskiego, albo jechało się czymś do centrum, żeby tam przesiąść się w trolejbus. Przede wszystkim wsiadało się w linię 53, której trasa wiodła z Nowego Miasta przez Krakowskie Przedmieście, Kredytową, Jasną obok dzisiejszego Domu Braci Jabłkowskich, wtedy Domu Obuwia. Następnie trolejbus przejeżdżał przez Kruczą, skręcał w Piękną, a stamtąd w Myśliwiecką. Pod stadion dojeżdżały też trolejbusy linii 52, który jechał chyba od Dworca Głównego i 56 – mówi dziennikarz „iZTM".

W latach 60. i 70., w szarej epoce PRL jechało się na mecz właściwie anonimowo. Dziś, dzięki szalikom i koszulkom w stosownych barwach od razu widać, kto zdąża na stadion, a wtedy wszystko stawało się jasne dopiero pod kasami. Nikt w Warszawie nie słyszało kibicowskich atrybutach, dostępu do zagranicznej telewizji nie było, pojedyncze egzemplarze zagranicznej prasy leżały tylko w Empiku. Kibice, patrząc na fanów Feyenoordu i Nantes przyjeżdżających do stolicy, ubranych kolorowo i widocznych z daleka, otwierali oczy szeroko ze zdumienia. Kibice Legii zaczynali zabawę dopiero po meczu.

– Pełna symbioza tworzyła się dopiero, kiedy wracaliśmy z Łazienkowskiej. Jeśli nie szedłem na piechotę, to wsiadałem w trolejbus i wtedy pojazd żył, wszyscy krzyczeli. Ulubioną rozrywką kibiców było ściąganie pałąków na Myśliwieckiej. Bardzo często jednak wracało się na piechotę na drugą stronę Wisły. Szło się ulicą Czerniakowską do mostu Poniatowskiego, potem na dół i tam przy ulicy Jakubowskiej można było wsiąść w autobus, który dojeżdżał do Falenicy – wspomina Stefan Szczepłek.

Winogrona i cycki

W ogóle lata powojenne oferowały niezapomniane przeżycia, które z dzisiejszej perspektywy wyglądają nieprawdopodobnie, a wtedy były codziennością. W zniszczonej Polsce brakowało wszystkiego, w tym również taboru – jakiegokolwiek, o nowoczesnym nie wspominając. Nic dziwnego, że w dniach wielkich imprez sportowych, gdy tłumy kibiców sunęły na stadion, w środku brakowało miejsca. Tekst kibicowskiej piosenki „W tramwaju jest tłok, w pociągu jest tłok kibice, na Legię jadą" nie wziął się znikąd, jednak nie tylko w drodze na Łazienkowską pojazdy były zatłoczone.

W latach 50. i 60., kiedy tramwaje nie miały zamykanych drzwi, to szczególnie w drodze na Stadion 10-lecia, gdzie odbywało się wiele imprez, ciekawych meczów, np. lekkoatletycznych, w dobrym tonie było jechanie „na winogrona", gdzie ludzie tłoczyli się na podestach i „na cycku". W tym drugim przypadku wchodziło się z tyłu na końcówkę wagonu. To był szpan – opowiada Stefan Szczepłek.

Tak jeździli najodważniejsi młodzi ludzie, dla których podwórkowa sława i możliwość obejrzenia meczu wydawały się ważniejsze niż zdrowie. W tamtych czasach, kiedy rozrywek nie było zbyt wielu, nawet najzwyklejsze weekendowe mecze kusiły. Zapaleni kibice potrafili jeździć od boiska do boiska i oglądać. A że tramwaje dojeżdżały niemal wszędzie, na Stadion 10-lecia, na Polonię, Hutnika, po drodze mijając AWF, to naturalnie wybierało się komunikację miejską.

Co zrobił pan Dzięgielewski?

– Opowiadał mi, pochodzący z Żoliborza Michał Listkiewicz, późniejszy sędzia piłkarski, że w weekendy z kolegami jeździli po całej Warszawie, z meczu na mecz. To było po prostu w dobrym tonie. Chłopcy mieli zaprzyjaźnionego motorniczego,



fot. ZTM Warszawa
Pomnik Kazimierza Deyny przy stadionie Legii Warszawa

pana o nazwisku Dzięgielewski i gdy kiedyś spieszyli się na Polonię, to od wejścia zaczęli krzyczeć „panie Dzięgielewski, jak się pan będzie zatrzymywał na wszystkich przystankach, to na mecz nie zdążymy". Podobno życzliwy motorniczy kilka przystanków ominął, ale nikt nie miał pretensji, bo w końcu młodzi chłopcy spieszyli się na mecz – śmieje się Stefan Szczepłek.

Dzisiaj na Polonię można dojechać tramwajem, autobusem i metrem. W drodze na Legię najlepiej wybrać autobus. Z kolei, doświadczeni kibice reprezentacji Polski na mecze na stadionie PGE Narodowym dojeżdżają metrem, tramwajem, albo pociągiem. Wiedzą, że nie ma sensu siadać w auto, bo potem będzie problem z zaparkowaniem.

Warszawski Transport Publiczny wychodzi naprzeciw tym potrzebom i podstawia dodatkowy tabor (metro, tramwaje, autobusy), a kibicom posiadającym bilety na mecze reprezentacji oferuje bezpłatny przejazd. Od strony komunikacyjnej wszystko działa jak należy, żeby jeszcze tylko polscy piłkarze lepiej grali... Ale na to komunikacja nie ma już wpływu. ■

Źródła:
„Kurier Warszawski" Nr 154/1924
„Kurier Warszawski" Nr 237/1939
„Warszawski Dziennik Narodowy" Nr 251B/1936



Warszawa